

La CNMC valora positivamente el adelanto en dos meses y medio del procedimiento que Adif utiliza para adjudicar la capacidad en su red

- Las empresas ferroviarias podrán lanzar antes la venta de billetes a los viajeros y competir con el autobús o el avión.
- La CNMC recomienda mantener el margen de maniobra que tiene Adif para asignar capacidad cuando hay solicitudes incompatibles.

Madrid, 27 de septiembre de 2024. – La CNMC (Comisión Nacional de Mercados y Competencia) ha analizado el proyecto de Orden ministerial por la que se modifica la Orden relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria ([IPN/CNMC/021/24](#)).

Calendario de asignación de capacidad

El proyecto de Orden prevé adelantar en dos meses y medio el calendario del procedimiento anual de asignación de capacidad sobre la red ferroviaria. De esta forma, las empresas conocerán con más antelación en qué horarios podrán prestar sus servicios. Así podrán lanzar antes la venta de billetes para el periodo navideño, por ejemplo, y competir mejor con el autobús y el avión, que pueden iniciar la comercialización de sus billetes con meses de antelación durante todo el año.

La CNMC valora positivamente este cambio. En la resolución [STP/DTSP/060/23, de febrero 2024](#), la CNMC ya propuso al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adelantar los plazos del procedimiento de asignación de capacidad en España para mejorar la competitividad del tren.

Solicitudes de capacidad incompatibles

El procedimiento de asignación de capacidad establece que, en caso de que haya solicitudes de capacidad incompatibles, Adif deberá coordinar una solución satisfactoria para todas. Sin embargo, si no se logra llegar a un acuerdo, Adif tendrá que tomar una decisión priorizando unos servicios sobre otros.

Actualmente, la Orden establece una serie de criterios de priorización que se aplican cuando la infraestructura ha sido declarada *congestionada*. El Proyecto de Orden propone que Adif aplique estos criterios en todos los casos en los que no se haya podido llegar a una solución consensuada, independientemente de si la infraestructura ha sido declarada congestionada o no. La CNMC recomienda que, al igual que ocurre en otros países europeos, el administrador conserve la capacidad de adoptar sus propios criterios de priorización para realizar el *ajuste*

de malla, es decir, para priorizar entre solicitudes de capacidad incompatibles cuando la infraestructura no presenta un problema generalizado de congestión. Adif debería, eso sí, garantizar la transparencia de estos criterios.

Por otro lado, el Proyecto de Orden prioriza los acuerdos marco de reserva de capacidad (que garantizan capacidad en un periodo plurianual) sobre cualquier otro criterio. Aunque se deba proteger el cumplimiento de estos acuerdos, darles una prioridad absoluta podría limitar la capacidad del administrador para optimizar el uso de la red. Por esta razón, la CNMC recomienda reconsiderar la medida y asegurar que no se convierta en una barrera a la entrada de nuevos operadores o para optimizar la capacidad de la red ferroviaria.

Contenido relacionado:

- [IPN/CNMC/021/24](#)
- [STP/DTSP/060/23](#)